Cena 10 zł

20 – 27 września 1947

Rok II
Nr 38 (66)

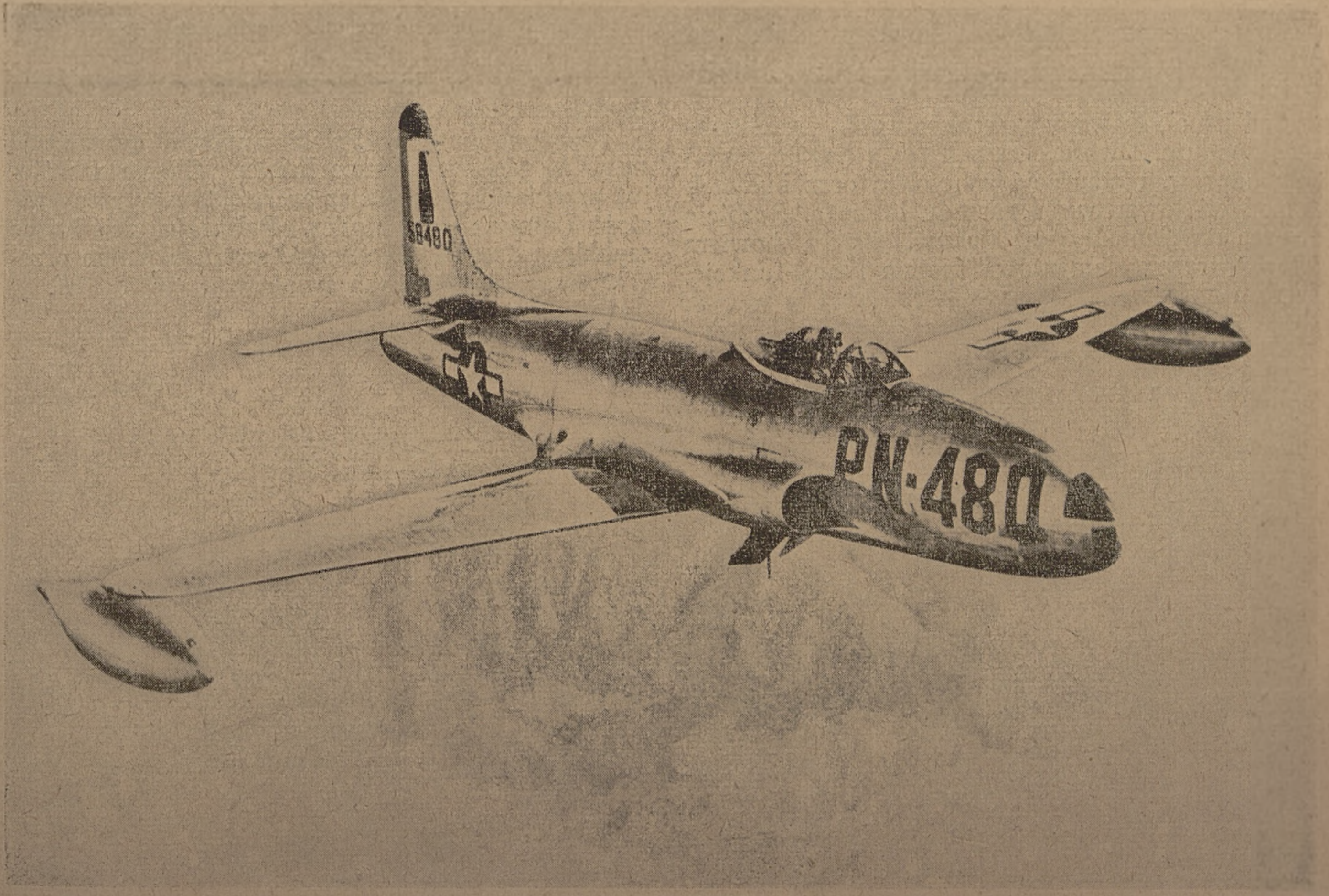
SKRZYDŁA i MOTOR

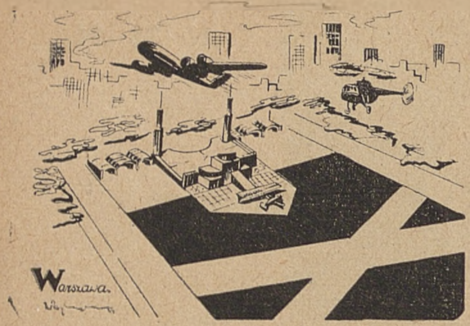
TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

1031 KILOMETRÓW NA GODZINĘ!

(SZCZEGÓŁY NA STR. 460)

Poniżej na zdjęciu: samolot Lockheed P—80 „Shooting Star", zdobywca poprzedniego rekordu szybkości 1003,4 km/godz.





JUTRO LOTNICZEGO SERCA STOLICY

W miesiącu październiku ubr. P.L.L. „Lot" rozpisały konkurs na projekt szkicowy komunikacyjnego portu lotniczego „Warszawa - Okęcie".

Pierwszą nagrodę otrzymała praca Nr 4 inżynierów: Jana Grabowskiego, Stanisława Jankowskiego i Jana Knothego.

Autorom, biorącym udział w konkursie postawione były dwa zasadnicze zadania: dobre i szybkie połączenie portu z miastem, oraz ustawienie poszczególnych elementów portu lotniczego, aby mogły dobrze spełnić swoje funkcje, nie przeszkadzając sobie nawzajem. Na stosunkowo niewielkim bowiem obszarze trzeba było umieścić i osiedle mieszkaniowe dla pracowników, wymagające spokojnego otoczenia i stocznię, która jest wielką, pełną hałasu fabryką.

W projekcie, który otrzymał 1 nagrodę, poszczególne grupy budynków ustawione zostały dookoła lotniska, a więc: dworzec lotniczy, hangary, stocznie, magazyny i wreszcie osiedle mieszkaniowe, wg orzeczenia sądu konkursowego bardzo dobrze usytuowane na południe od portu.

Autorzy projektu doskonale rozwiązali skomplikowane zagadnienie połączenia Dworca Lotniczego z siecią arterii miejskich, bez przecięcia z bocznicami kolejowymi, obsługującymi urządzenia stoczniowe, magazyny i hangary.

Sam Dworzec Lotniczy ustawiony został na przedłużeniu Alei Żwirki i Wigury, co daje możliwości dogodnej realizacji w pierwszym etapie.

Sąd uznał, że walory ukształtowania przestrzennego są duże. Dworzec składa się z trzech części: hala odpraw, restauracja z hotelem oraz budynek ekspedycji towarowej i zarządu lotniska. Rozbicie dworca na elementy jest słuszne, każdy bowiem z tych trzech elementów spełnia inną funkcję, z czym związane są różnice — zarówno w wyrazie architektonicznym, jak i konstrukcji budynków.

Rozdziały ruchów na osobowy i towarowy, przyjeżdżających i odjeżdżających pasażerów krajowych i zagranicznych, zostały rozwiązane prawidłowo.

Architektura dworca jest przejrzysta i prosta kostrukcyjnie. Trudne zadanie powiązania różnych elementów bydynku zostało szczęśliwie rozwiązane, zarówno od strony lotniska (długi łukowaty podcień, stanowiący kryte dojście do samolotów) jak i od strony placu dworcowego.



Projekt hali dworcowej portu lotniczego

Dworzec, podjazd i całe otoczenie stanowią skomponowany zespół.

Tempo odbudowy Polski Ludowej gwarantuje nam, że piękny dworzec lotniczy Okęcie wkrótce już przeniesie się z plansz architektów w rzeczywistość. Lotnicze serce Stolicy i Polski, już dziś bijące szybkim rytmem, jutro będzie swym pięknem przewyższać inne lotniska świata. *K.*

Podcień portu od strony lotniska



Ogólny widok lotniska na Okęciu



WALKI NIEEFEKTOWNE

JANUSZ MEISSNER

Porucznik Stefan Łazar ma za sobą 60 lotów bojowych i 3 walki powietrzne. Ukończył lat 29. Odznaczony dwukrotnie Krzyżem Walecznych i radzieckim Orderem za Wojnę.

Zebrało się nas kilku w niedzielne popołudnie, w mrocznym bufecie kantyny wojskowej. Pociągaliśmy piwo, podobnie jak się to zwykle działo w niedzielne popołudnia w „saloon'ach" pobliskich „pub'ów" na brytyjskich stacjach lotniczych, gdy mniej stateczne załogi „prysnęły" do miasta, na dancing lub do kina z „narzeczonymi" i „friendami", a pozostali tylko ci, którym zbrzydły „narzeczone" i którzy chcieli wyspać się przed poniedziałkową nocną wyprawą.

Piwo — dobre, polskie piwo — pieniło się teraz w grubym szkle, był przyjemny chłód i półmrok, w którym żarzyły się tu i ówdzie punkciki papierosów, ukazujące raz po raz młodzieńczą twarz, gdy ktoś zaciągał się tęgo, rozpoczynając opowieść o przebytych lotach i walkach. Potem, gdy mówił, twarz jego tonęła znów w mroku, aby wyłonić się po chwili w delikatnym, różowym blasku i znów zniknąć. Głosy płynęły nie wiadomo skąd i nie zawsze od razu można się było zorientować, kto wtrącił jakąś uboczną uwagę w tej leniwej rozmowie, dzielonej pauzami milczenia lub pojawianiem się nowych kufelków piwa, czemu towarzyszył brzęk szkła na marmurowym blacie stołu.

— Moim instruktorem był lejtnant Gawriłow — powiedział porucznik Łazar, drobny, złotawy blondyn, o łagodnych oczach i otwartej, szerokiej twarzy wieśniaka. — Nerwus był — nie daj Boże. Pamiętam, jak mnie uczył robić wywrót, a ja za każdym razem wprowadzałem maszynę w korkociąg. Mało ze skóry nie wylazł, a potem, jak już wylądowaliśmy, siedział w kabinie i płakał. Słowo daję — płakał! Ze złości zapewne... Był bardzo odważny i latał świetnie, ale zginął w czasie pokazowej walki nad lotniskiem. Pilot, którego miał atakować, nadleciał za nisko, a Gawriłow się śpieszył i nie czekał, aż tamten zatoczy koło i nadleci powtórnie. Zaatakował go, odszedł przewrotem i zaatakował znowu. Ale za drugim razem zbyt późno wyrównał i rąbnął w ziemię.

— To było chyba jeszcze w listopadzie w czterdziestym trzecim? — zapytał ktoś po drugiej stronie stołu.

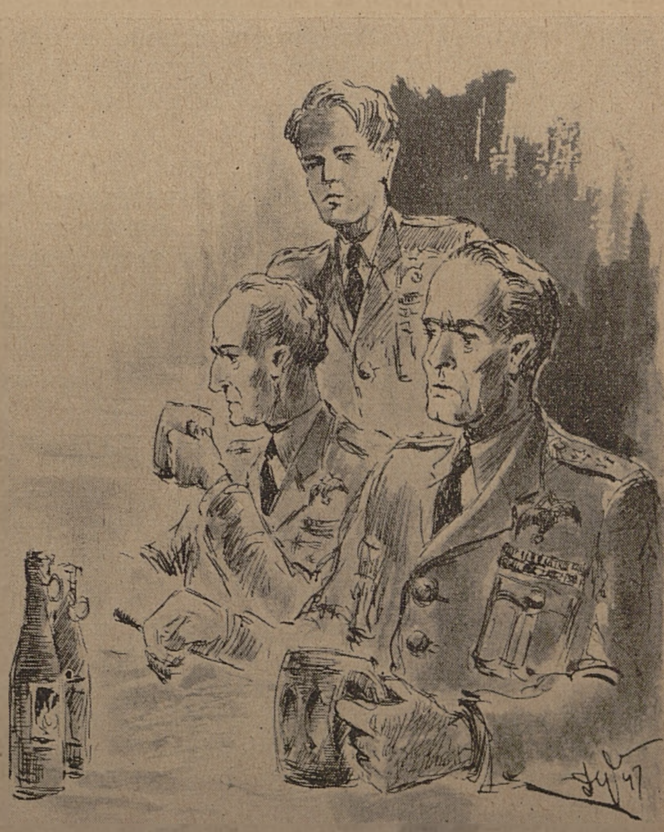
— W listopadzie — potwierdził Łazar. — Więc ten Gawriłow zawsze mi powtarzał, że o wiele łatwiej zaatakować przeciwnika w powietrzu, niż umiejętnie wycofać się z walki, gdy nieprzyjaciel ma przygniatającą przewagę. No, a według niego — najczęściej stosowanym manewrem jest wtedy wywrót.

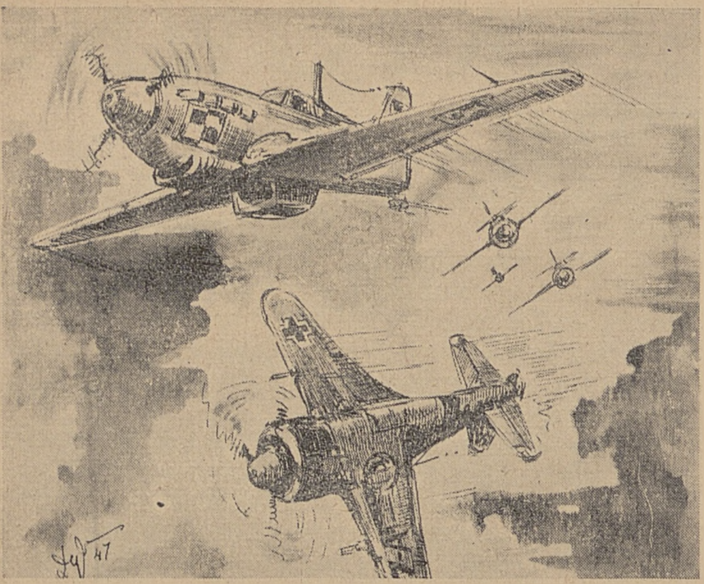
Wywiązała się na ten temat krótka, fachowa dyskusja, po czym porucznik Łazar powiedział:

— Młodym, niedoświadczonym pilotom zawsze się z początku wydaje, że jeżeli dochodzi do walki powietrznej, to najczęściej jeden z przeciwników ginie.

— Albo przynajmniej skacze ze spadochronem z uszkodzonego samolotu — wtrącił porucznik Podgórski. — To prawda. A szeroki ogół ludzi nieobeznanych z lotnictwem, tym bardziej wyobraża sobie, że każde spotkanie musi być dla jednej ze stron śmiertelne.

— No — na szczęście nie jest aż tak źle—stwierdził kapitan Chromy. — Ogromna większość walk kończy się co najwyżej paru niewinnymi postrzałami gondoli, skrzydeł lub sterów, a bardzo często wszystkie serie idą Panu Bogu w okna. Ale „szeroki ogół", o którym mówi Koza, posiada zbyt ograniczoną wyobraźnię, by to zrozumieć. Niech pan spróbuje opisać walkę — ciężką walkę powietrzną — komuś, kto się na tym nie zna. Mówię o takiej walce, z której pilot wyszedł cało, nie zestrzeliwszy żadnego z przeciwników. Albo niech pan opowie o jakimś krótkim starciu, które trwa przecież zaledwie kilka sekund i kończy się bez rezultatu. Z pewnością nie zrobi to wielkiego wrażenia na słuchaczach; nie uwierzą, że taki krótki pojedynek był naprawdę równie groźny i denerwujący, jak jakaś wielka batalia całych dywizjonów. Wyda im się to błahe, niewarte wspomnienia. Dlaczego? Bo ludzie wyobrażają sobie, że tylko efektowne spotkania, zakończone co najmniej zestrzałem jednego samolotu, bywają próbami odwagi, zimnej krwi, waleczności i tych wszystkich górnolotnych nazwań, czy pojęć, z których istoty, taki przeciętny facet w gruncie rzeczy nie zdaje sobie sprawy. A przecież cze-





sto właśnie taka walka, nawet zakończona wycofaniem się z niej, bywa cięższa, trudniejsza i wymaga większych zalet niż efektowne zwycięstwo, które nieraz osiąga się po prostu przypadkiem. I dlatego — moim zdaniem — Gawriłow miał rację: wycofać się z ciężkiej walki jest większą sztuką, niż zestrzelić przeciwnika z zaskoczenia. Lisiecki odbył dwadzieścia trzy walki, Bajew — dziewięć. Szwarc — sześć — ciągnął po chwili dalej. — Każdy z nich ma zestrzelonego Niemca. Ale ręczę, że żaden nie uważa swego zestrzału za czyn najtrudniejszy. Każdy z nas ma za sobą walki, — może nieefektowne — ale takie, z których może być dumny, że wyszedł z nich cało. Tylko — o tym nie może pan pisać — zwrócił się znów do mnie. — Brak im pointy: tego zestrzału, którego żąda słuchacz lub czytelnik...

Czułem, że — swoim zwyczajem — zatopił we mnie wzrok, jakby chciał dojrzeć, co o tym sądzę, a choć nie mógł widzieć mnie w ciemności, odniosłem wrażenie, iż wdziera się tym spojrzeniem w moje myśli, kontrolując je, w oczekiwaniu na to co powiem.

Niewątpliwie miał wiele słuszności. Trudno jest opowiedzieć o tych wszystkich nie rostrzygniętych walkach tak, aby się nie powtarzać. Jest rzeczą naturalną i zrozumiałą, że każdy autor spośród szeregu podobnych do siebie relacji wybierze najbardziej efektowne, nie oglądając się na inne względy. Może na tym ucierpieć fotograficzna, że tak powiem, prawdziwość obrazu, ale wzrośnie za to jego wartość artystyczna. Gdybym miał pisać książkę ściśle dokumentacyjną, musiałbym zapewne opowiedzieć kolejno o wszystkich walkach i o wszystkich lotach jakie piloci pułku odbyli. Wątpię, czy taka książka byłaby poczytna; czy przyczyniłaby się do popularyzacji historii Pułku „Warszawa". Dlatego obrałem inną drogę.

Ale wówczas, podczas tej gawędki przy piwie, nie byłem jeszcze zdecydowany, co zbuduję z materiału, który gromadził się zwolna, bez wyboru, z takich rozmów, i uwagi oraz badawczy wzrok kapitana Chromego wydały mi się jakimś niezrozumiałym wyrzutem pod moim adresem; wyrzutem, którego nie umiałem odeprzeć.

On sam zresztą wybawił mnie z kłopotu.

— Pan, naturalnie, musi wiedzieć o wiele więcej, niż zdoła pan napisać — powiedział, jakby odkrył to we mnie swym przeszywającym wzrokiem. — Tak mi się przynajmniej wydaje.

Skinąłem głową: to brzmiało, jak ułaskawienie. Powiedziałem ,że interesuje mnie każda ich walka, bez względu na jej wynik i zwróciłem się do porucznika Łazara z prośbą, by mówił dalej.

— Chciałem panu opowiedzieć o takiej właśnie ciężkiej walce, którą stoczyliśmy wspólnie z porucznikiem Bobrowskim — zaczął. — Było to w drugiej połowie kwietnia, kiedy pułk stał w Berneuchen. Polecieliśmy na rozpoznanie rejonu Schwedt — Angermünde — Joachimstal, przy czym mieliśmy sfotografować lotnisko Eberswalde i stwierdzić, co się dzieje na kanale Finnow, aż po rzekę Hawel.

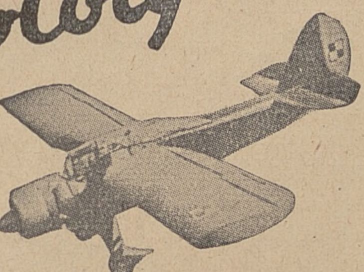
— Z góry należało przypuszczać, że myśliwcy niemieccy będą usiłowali przeszkodzić nam w fotografowaniu lotniska, zwłaszcza, że niebo było czyste i tylko lekka „dymka" jak zwykle wisiała w powietrzu. Wyszliśmy na Eberswalde z północo-zachodu na wysokości 1 500 metrów, orientując się łatwo według jezior, które — poczynając od Angermünde — ciągną się wielkim łukiem aż do kanału Finnow. Tu zaczęły się chmury, a mglista „dymka" zgęstniała znacznie. Mimo to Bobrowski wykonał zdjęcia, przechodząc wprost z północy na południe nad lotniskiem.

— Zawróciliśmy i w tej samej chwili dostrzegłem poniżej sześć samolotów. Nie od razu je rozpoznałem: upłynęła zapewne minuta, zanim upewniłem się, że to Focke - Wulffy - 190. Tymczasem porucznik Bobrowski skręcił w prawo, nad kanał i oddalił się ode mnie. Odnalazłem go wzrokiem o dobry kilometr, otoczonego inną szóstką Niemców. Według swojej taktyki, krążyli nad nim, wziąwszy go w środek koła i już jeden z nich składał się, aby ostrzelać go z tyłu.

— Natychmiast skręciłem ku nim, ale nie zdążyłem przyjść mu z pomocą. Wśród dymu, w którym rozpraszało się światło słońca wyglądającego spomiędzy obłoków, ujrzałem przewijającego się nade mną Focke - Wulffa. Za nim przemknął drugi i trzeci, a gdy spojrzałem w górę, zobaczyłem, że i mnie otacza cała szóstka, regularną karuzelą. Byliśmy rozdzieleni i odcięci jeden od drugiego. Zdołałem jeszcze zauważyć, że Bobrowski wycina gwałtowny skręt w górę i znika w chmurach. Potem pomyślałem o własnej skórze i przypomniały mi się rady Gawriłowa: ratować się wywrotem!

— Złożyłem się do przemykającego Niemca, dałem krótką serię i natychmiast zwinąłem się na plecy, aby wyprysnąć w tył i rzucić JAK-a głębokim nurem ku ziemi. Nie odejmowałem gazu i pęd wył dokoła mnie tak przeraźliwie, że z obawą patrzyłem na wibrujące skrzydła, czy się nie urwą. Nikt do mnie nie strzelał; zgubili mnie zapewne w tej „dymce" więc złagodziłem kąt piki i wyrównałem na dwudziestu metrach, tuż nad kanałem. Leciałem na zachód, rozglądając się pilnie i notując w pamięci dane. Tak dociągnąłem do Haweli i zawróciłem na wschód. Uspokoiłem się już zupełnie, bo nigdzie w polu mego widzenia nie było obcych samolotów. Ale mijając znów Eberswalde, dostrzegłem jakąś maszynę, która najwidoczniej goniła mnie na pełnym gazie. Na wszelki wypadek wzniosłem się wyżej, ale nie zwiększałem szybkości. Przyszło mi na myśl, że to może Bobrowski stara się mnie dopędzić. (c. d. n.)

Samoloty minionej wojny



z. w.

SAMOLOTY POLSKIE

VI.

P. Z. L. „WILK"

(ciąg dalszy)

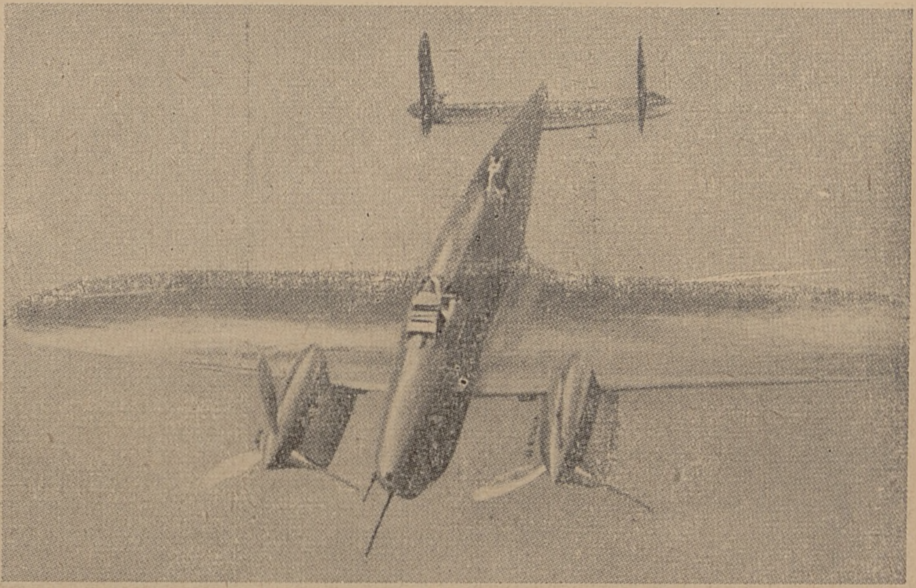
Usterzenie wolnonośne. Podwójne stery kierunkowe. Ster wysokości zaopatrzony w regulowane klapki Flettnera. Konstrukcja stateczników poziomych i pionowych ta sama, co płata. Konstrukcja sterów: żebra duralowe, kryte płaską blachą. Stery skompensowane aerodynamicznie i statycznie. Podwozie wciągane elektrycznie, składane do tyłu w gondolach silnikowych. Koła hamowane pneumatycznie. Podwozie składało się z dwóch sprzężonych goleni z amortyzacją oliwno-powietrzną. Ruchoma płoza jest zamocowana na amortyzatorze pneumatycznym. Dwa silniki szeregowe („V"), P.Z.L. „Foka", chłodzone powietrzem, o wiszących cylindrach i mocy 420 KM każdy. Śmigła trójłopatkowe, metalowe, o skoku nastawnym elektrycznie. Zbiorniki paliwa w części środkowej skrzydła. Samolot wyposażony był w podwójny układ sterowania, reflektory do lądowania i sygnalizacji, aparat nadawczo-odbiorczy, przyrządy nawigacyjne łącznie z przyrządami do ślepego pilotażu i foto-aparat.

DANE LICZBOWE.

Rozpiętość	11,05 m
Długość	8,35 m
Wysokość	2,5 m
Ciężar własny	1 715 kg
Ciężar użyteczny	1 055 kg
Ciężar całkowity	2 770 kg

OSIĄGI.

Szybkość maksymalna	465 km/godz
Zasięg	1 250 km
Pułap praktyczny	10 000 m



P.Z.L. „Wilk"

P. Z. L. „WYŻEŁ"

DANE OGÓLNE

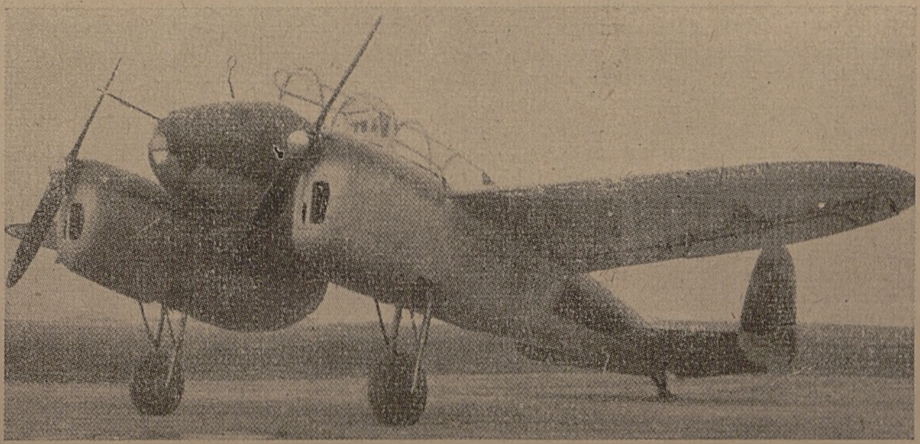
ROK BUDOWY 1938.

Dwusilnikowy, dwumiejscowy samolot szkolny. Konstrukcja jego dopuszczała wykonanie wszelkich akrobacji, przewidzianych dla tego typu samolotu. Przeznaczeniem jego było przeszkolenie pilotów na nowoczesne, wielosilnikowe samoloty bombowe. Uzbrojenie: 1 stały k. m. w przedniej części kadłuba i 1 stały foto-karabin. Napęd całej instalacji uzbrojenia pneumatyczny. Dwa wyrzutnki bomb, umieszczone pod zewnętrznymi częściami skrzydła, mogły unieść dwie bomby po 12,5 kg.

BUDOWA.

Wolnonośny średniopłat konstrukcji całkowicie drewnianej. Dwudźwigarowy płat o obrysie trapezoidalnym stanowił jedną całość. Pokrycie — sklejka. Utworzony w ten sposób keson przeznaczony był do przenoszenia naprężeń skręcających i gnących. Na krawędzi natarcia, w zasięgu lotek — automatyczne sloty, blokowane przez zamknięcie klap. Pomiędzy lotkami a kadłubem — klapy. Dolne powierzchnie lotek i klap były zaopatrzone na całej długości płata w dodatkowe klapy. Kadłub o przekroju eliptycznym, składał się z szeregu drewnianych wręg i podłużnic krytych brzozową sklejką bakelitową, pracującą na zginanie i skręcanie. Przód i tylna część kadłuba kryte blachą duralową. Środkowa rama poprzeczna wzmocniona dla bezpieczeństwa załogi na wypadek kapotażu. W dolnej części kadłuba znajdowała się przezroczysta pokrywa, ułatwiająca ćwiczenia w bombardowaniu z lotu nurkowego. Opierzenie wolnonośne, budowy mieszanej. Podwójne stery kierunkowe. Ster wysokości wyważony statycznie i skompensowany aerodynamicz-

P.Z.L. „Wyżeł"



nie. Stery kierunkowe, podobnie jak i ster wysokości, zaopatrzone w klapki Flettnera. Konstrukcja stateczników całkowicie drewniana (identyczna z budową płata). Budowa sterów wysokości i kierunkowych mieszana. Szkielet składał się z dźwigara rurowego i drewnianych żeberek. Pokrycie usterzenia: krawędzie natarcia kryte pasem sklejki, reszta płótnem. Układ sterowania podwójny. P o d w o z i e składało się z dwu części chowanych do przodu w gondolach silnikowych. Koła osadzone w widelcach, z których każdy utworzony był z dwu amortyzatorów oliwno-powietrznych. Hamulce pneumatyczne. Płoza umieszczona na amortyzatorze oliwno-pneumatycznym. „Wyżeł" był wyposażony w dwa, chłodzone powietrzem s i l n i k i rzędowe o wiszącym układzie cylindrów, P. Z. Inż. Major 4B o mocy 130 KM każdy. Śmigła dwułopatkowe, drewniane o stałym skoku. Silniki zawieszone elastycznie. Dwa zbiorniki paliwa zasilały niezależnie od siebie dowolny silnik. Samolot był wyposażony w dwa komplety przyrządów nawigacyjnych i pilotażowych, dwa reflektory: sygnalizujący i do lądowania. Instalacja elektryczna, zasilana prądnicą 300 W, napędzaną przez silnik.

DANE LICZBOWE.

Rozpiętość	9,26 m
Długość	6,94 m
Wysokość	2,56 m
Powierzchnia nośna	12,7 m²
Wydłużenie płata	6,3
Ciężar własny	950 kg
Ciężar użyteczny	460 kg
Ciężar całkowity	1 410 kg
Obciążenie powierzchni	111 kg/m²
Obciążenie mocy	5,43 kg/KM
OSIĄGI.	
Szybkość maks. na wysokości 0 m	315 km/godz
Szybkość podróżna na wysokości 1 000 m	260 km/godz
Pułap praktyczny	4 500 m
Zasięg maks.	1 160 km

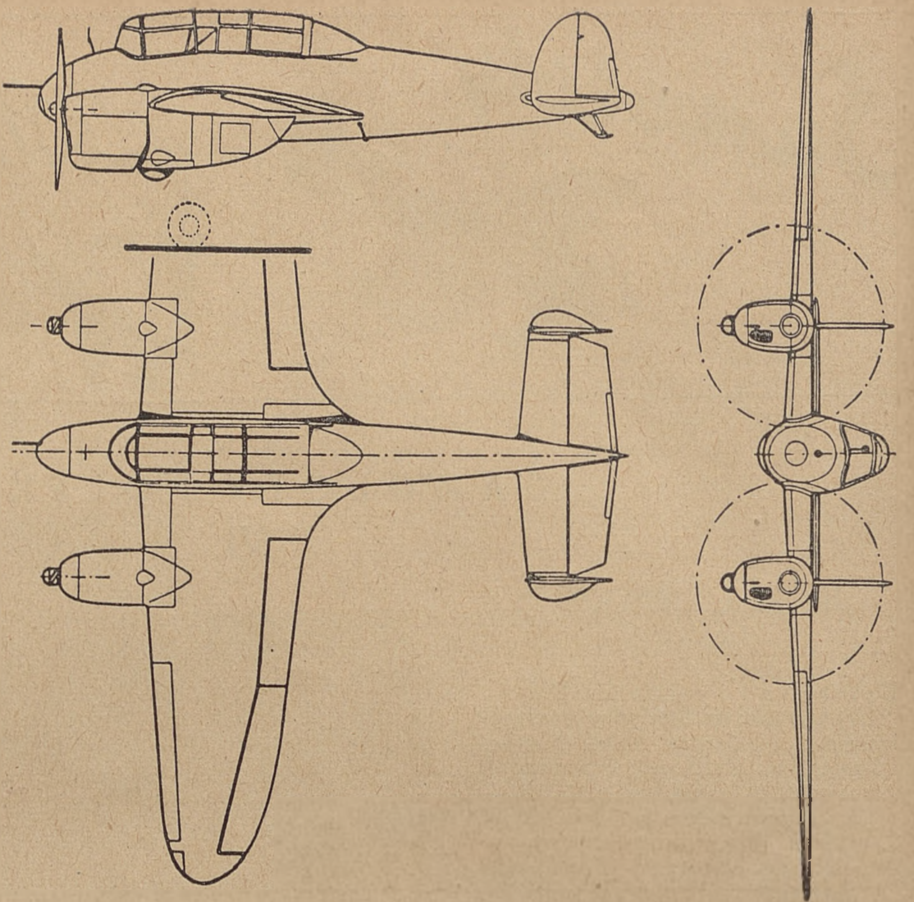
P. Z. L. „MEWA"

DANE OGÓLNE
ROK BUDOWY 1938

Jednosilnikowy, dwumiejscowy samolot obserwacyjny. Załoga: pilot i obserwator. Uzbrojenie składało się z 3 k. m., z których dwa obsługiwane przez pilota, umieszczone były w goleniach podwozia, oraz jeden ruchomy obserwatora.

BUDOWA

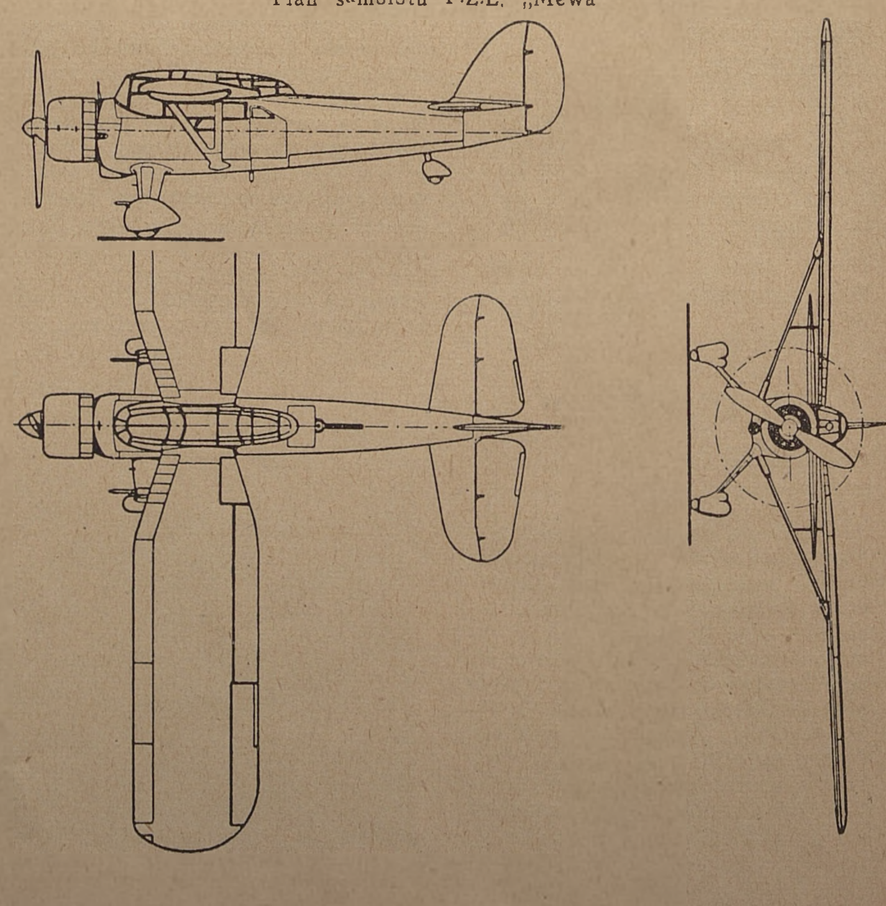
P.Z.L. „Mewa" był górnopłatem wiązadłowym budowy mieszanej. Płat o obrysie prostokątnym, dwudźwigarowy, wykonany całkowicie z drzewa. Pokrycie — sklejka. Skrzydła składane. Dwa główne dźwigary drewniane przyjmują naprężenia ściskające, pochodzące od zastrzałów w kształcie litery V. W części środkowej skrzydła umieszczone były zbiorniki paliwa. Płat zaopatrzony w urządzenia supernośne, duralowe sloty na całej rozpiętości i klapy do startu i lądowania. Zastrzały wykonane były z rur duralowych, oprofilowanych. Konstrukcja lotek i klap: żebra ze stali spawanej, kryte płótnem. Lotki zaopatrzone klapkami Flettnera. Kadłub o przekroju prawie kwadratowym. Konstrukcja: szkielet z rur ze stali chromo - molibdenowej, spawanych i związanych prostokątnymi ramami. Przedłużenie górnych kratownic stanowiło kratownicę, do której przyspawane były okucia mocujące skrzydło. Pokrycie płótnem. Część przednia kadłuba łącznie z kabiną obserwatora była kryta blachą.



Plan samolotu P.Z.L. „Wyżeł"

U s t e r z e n i e wolnonośne. Na sterze wysokości klapki Flettnera sterowane przez pilota. Układ sterowania podwójny. Statecznik poziomy i pionowy wykonane były jako drewniane dwudźwigarowe kesony, kryte sklejką. Stery i lotki z rur spawanych, krytych płótnem. Krawędzie natarcia sterów kryte pasem sklejki. P o d w o z i e stałe, wolnonośne, posiadało amortyzatory oliwno-powietrzne, umieszczone w goleniach. Golenie z blachy stalowej (Cr-Mo) spawanej. Podwozie całkowicie oprofilowane. Koła zaopatrzone w pneumatyczne hamulce. Ruchome kółko ogonowe zamontowane w widelcu amortyzo-

Plan samolotu P.Z.L. „Mewa"



wanym oliwno - powietrznie. Samolot wyposażony był w instalację radiową nadawczo - odbiorczą, przyrządy nawigacyjne wraz z przyrządami do pilotażu ślepego, reflektor sygnalizacyjny, prądnicę 300 W, napędzaną przez silnik. Silnik Gnome & Rhone 14 M—01 o mocy 725 KM na wys. 4 400 m. Śmigło dwułopatkowe drewniane. Osłona silnika typu NACA. Silnik zawieszony elastycznie na łożu silnikowym, wykonanym z rur stalowych spawanych.



P.Z.L. „Mewa"

DANE LICZBOWE.

Rozpiętość	13,45 m
Długość	9,5 m
Wysokość	2,65 m
Ciężar własny	1 748 kg
Ciężar użyteczny	672 kg
Ciężar całkowity	2 420 kg
Obciążenie mocy	3,14 kg/KM

OSIĄGI.

Szybkość maks. na wysokości 3 600 m	360 km/godz
Szybkość maks. na wysokości 0 m	300 km/godz
Szybkość podróżna na wysokości 3 500 m	310 km/godz
Szybkość min.	80 km/godz
Czas wznoszenia na wysokość 1 000 m	1,66 min.
Czas wznoszenia na wysokość 3 500 m	5,50 min.
Szybkość wznoszenia na wysokości 3 500 m	9 m/sek.

UWAGA.

Samolot ten w 1938 przewyższał pod wieloma względami (między innymi pod względem widoczności z kabiny pilota i szybkości minimalnej) dwóch swoich najgroźniejszych konkurentów: niem. Henschel Hs 126 i ang. Westland „Lysander" Mk I i II.

Źródła:

„L'Aeronautique" 1936—39;
„Plein — Ciel' 1936—39,
„Interavia" 1938,
„Jane's All the World's Aircraft"
„Handbuch der Luftfahrt" 1937/38, 39;
„Luftwehr" 1938—39;
„Luftwissen" 1939;
„Flugsport" 1934—39;
W. Żaczkiewicz, ppłk. lotn. „Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej".

KONIEC.

Z zagranicy

33 880 METRÓW NAD ZIEMIĄ!

Wysokość tę osiągnął balon meteorologiczny, wypuszczony z obserwatorium francuskiego w Trappes (Departament Seiny i Oisy). Poprzedni rekord — 31 400 metrów należał również do Francji.

BOEING XB—47.

Nowy ten bombowiec amerykański wyposażony jest podobnie jak Martin XB—48 w sześć silników odrzutowych General Electric J 35. Przewiduje się osiągnięcie szybkości maksymalnej 950 km/godz, zaś szybkość podróżna wynosić ma 880 km/godz. Wydaje się to jednak mocno nieprawdopodobne, gdyż standartowy myśliwiec P 80 A „Shooting Star" osiąga szybkość około 960 km/godz.

BURAKI CUKROWE POD „PRZYKRYCIEM LOTNICZYM"

Jak donosi prasa szwajcarska zbiory buraków cukrowych na Ukrainie zostały poważnie zagrożone przez szkodniki. Dla uratowania zbiorów użyto ponad 200 samolotów oddanych do dyspozycji przez wojsko i „Ossoawiachim". Akcja przyniosła pomyślne rezultaty.

CZY SILNIK TŁOKOWY WYTRZYMA KONKURENCJĘ?

Dwie największe wytwórnie silników tłokowych Pratt and Whitney i Wright Aeronautical Corp. starają się utrzymać współzawodnictwo silnika tłokowego z odrzutowym przez zwiększenie wydajności silnika tłokowego. W związku z tym prowadzone są doświadczenia nad nowymi sposobami budowy. Jednym z nich jest nowa kombinacja tłokowo-turbinowa, która daje możność lepszego zużycia gazów spalinowych. Były one dotychczas wykorzystywane jedynie do napędu turbosprężarek. Obecnie służyć mają do napędzania turbiny, która przenosić będzie pracę na wał korbowy. Wyniki doświadczeń, przeprowadzonych na próbnych modelach, pozwalają oczekiwać zwiększenia mocy o 15%.

JUŻ TRÓJKADŁUBOWIEC

Ciekawą konstrukcją odznacza się budowany przez francuskie zakłady SNCA du Centre samolot pokładowy NC 1070. Przeznaczony on jest do bombardowania z lotu nurkowego i jako maszyna torpedowa.

Środkowy kadłub z pomieszczeniami załogi ma prawie taką samą długość jak dwa boczne kadłuby, na których zamocowane jest usterzenie. Na końcu głównego kadłuba znajduje się stanowisko ogniowe. 14-cylindrowe silniki SNECMA (dawniej Gnome & Rhone) 14 R mają moc startową 1 600 KM.

CORAZ WIĘKSZE HELIKOPTERY

Ostatnio ukończył z dodatnim wynikiem próby odbiorcze Kellet XR—10, największy helikopter w lotnictwie amerykańskim. Dwa silniki pozwalają na rozwinięcie szybkości podróżnej 160 km/godz. Przewozi on 10 pasażerów przy 500 km zasięgu.

SZTOKHOLM — ADDIS-ABEBA W 30 GODZIN

Szwed Gustaw von Rosen pobił światowy rekord odległości lotu dla samolotów o 4 do 6,5 l pojemności silnika o 1 120 km. Przebył on trasę 6 220 km Sztokholm — Bromma do Addis-Abeby w 30 godzin i 52 minuty.

HOWARD HUGHES LATA...

Drugi samolot do rozpoznania fotograficznego, Hughes XF—11 odbył niedawno swój pierwszy lot nad lotniskiem w Culver City. Samolot pilotowany był przez samego Hughesa, do niedawna posiadacza rekordu w locie na około świata.

PIERWSZY HELIKOPTER WYTWÓRNI „BRISTOL"

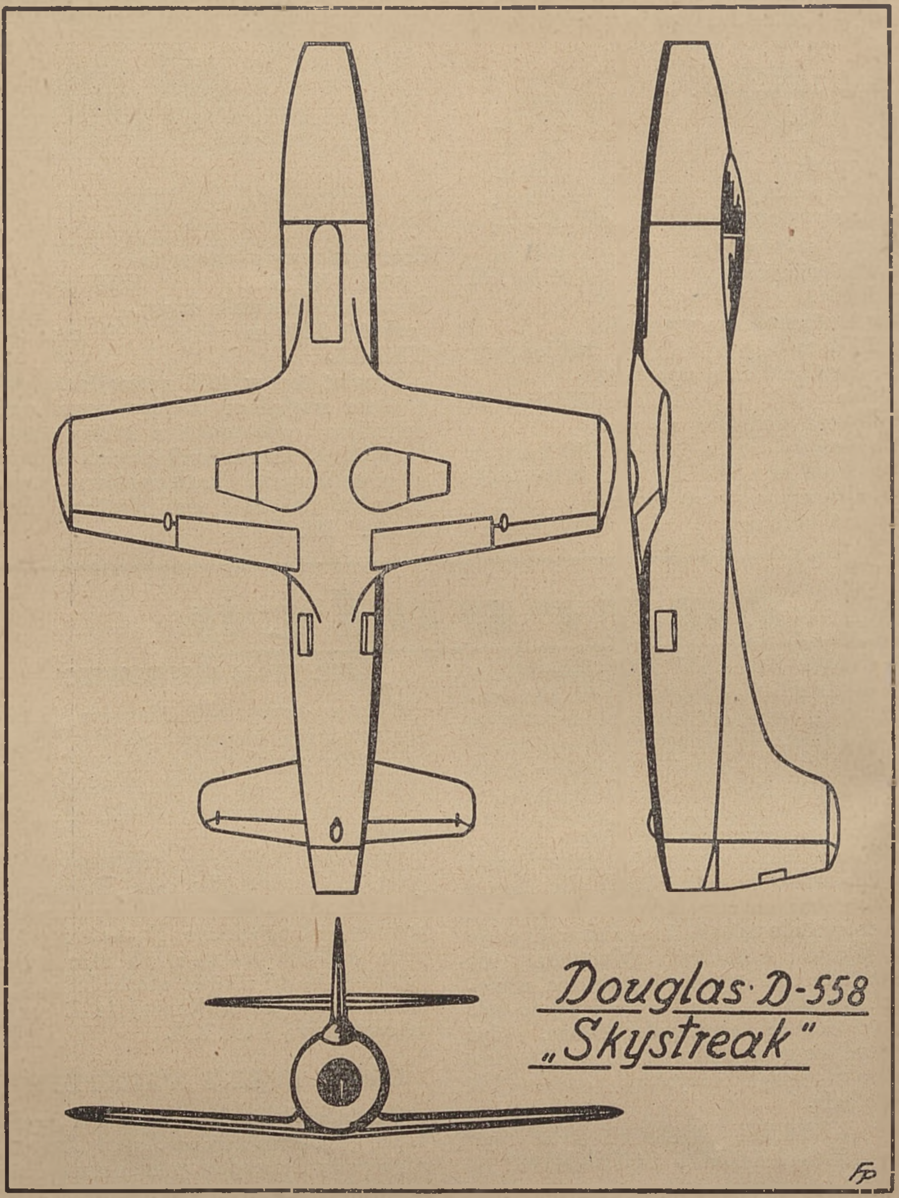
Na fabrycznym lotnisku w Filton odbył się 24 czerwca pierwszy lot helikoptera „Bristol" 171. Jest to czteromiejscowa maszyna z silnikiem „Wasp Junior", wyposażona w dwa rotory, z których pomocniczy — umieszczony z tyłu — służy do kierowania aparatem. Lot próbny poprzedził kilkomiesięczny okres intensywnych doświadczeń. Konstruktorem jego jest Raorel Hafner.

EKSPERYMENTY Z V—2

W White Sands, w stanie New Mexico kontynuowane są doświadczenia nad pociskami V—2. W ostatnich lotach stale osiągano wysokość 160 km. Przy pomocy spadochronów udało się zachować przed zniszczeniem wszelkie instrumenty, a także aparaty fotograficzne ze zdjęciami terenów o promieniu ponad 600 km. Żyjące owady, wkładane do specjalnych komór wewnątrz pocisku nie wykazywały żadnych objawów chorobowych, pomimo iż V—2 latają z szybkością znacznie przewyższającą szybkość dźwięku.

DOUGLAS D-558 „SKYSTREAK" USTANAWIA NOWY REKORD SZYBKOŚCI

Doświadczalny samolot odrzutowy Douglas D—558 „Skystreak", pilotowany przez ppłk T. Caldwella ustanowił nowy światowy rekord szybkości na bazie wynikiem 1 031 km/godz. Jest to średnia trzech przelotów na odcinku długości 3 km i wysokości 80 m. Przyrządy pomiarowe zanotowały nawet w pewnym momencie szybkość 1 054 km/godz.



SAMOLOT ODRZUTOWY DOUGLAS D—558 „SKYSTREAK"

Na lotnisku Muroc Dry Lake w Kalifornii odbywa obecnie próby nocny samolot odrzutowy „Skystreak", wyprodukowany w zakładach Douglas. Odrzutowiec ten budowany był na zamówienie dowództwa marynarki wojennej, według projektu szefa biura konstrukcyjnego wytwórni Douglas, inż. Edwarda Heinemann'a.

Lotnisko Muroc Dry Lake odpowiada wszelkim warunkom dla prób z samolotami odrzutowymi o znacznym obciążeniu jednostkowym (samolot ten posiada obciążenie 315 kg/m² przy starcie), co pozwala na startowanie normalne z ziemi, w przeciwieństwie do prób odbywanych z samolotem Bell XS—1, który w locie był wypuszczany z „Superfortecy". Amerykanie spodziewają się uzyskać tym samolotem szybkość w granicach 1 400 km/godz. Obecnie więc „Skystreak" wyposażony jest we wszystkie przyrządy pomiarowe „latającego laboratorium", które wykażą jego własność w locie oraz własności konstrukcyjne, gdyż istniejące dotychczas laboratoria aerodynamiczne nie są przystosowane do badań, przy tak dużych szybkościach. Przy próbach ma być specjalnie badane zachowywanie się podwozia przy dużych szybkościach lądowania, wynoszących 195 — 200 km/godz.

Samolot „Skystreak" jest dolnopłatem konstrukcji metalowej, o wydłużeniu płatów 4,17. Podwozie trójkołowe. Usterzenie poziome umieszczone jest w połowie wysokości usterzenia pionowego. Silnik turbinowo - odrzutowy GENERAL ELECTRIC T. G. — 180 o sile ciągu 1 815 Kg. Przednia część kadłuba, w razie konieczności wyskoczenia ze spadochronem, jest odrzucana.

Główne dane samolotu „Skystreak":

Rozpiętość 7,62 m.

Długość 10,68 m.

Wysokość 3,70 m.

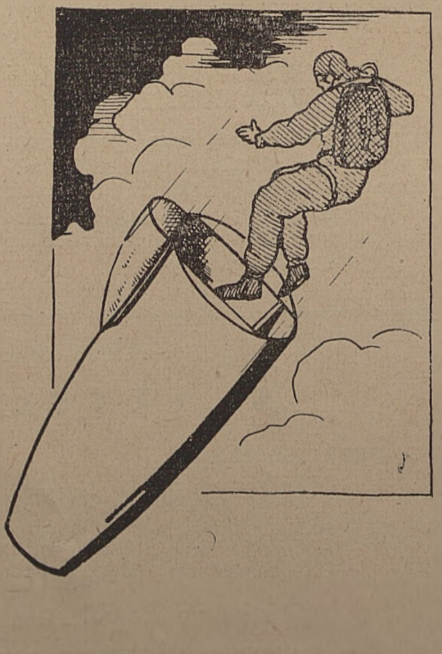
Pow. nośna 13,94 m².

Ciężar przy starcie 4 418 kg.

Obciążenie 315 kg/m².

Ciężar przy lądowaniu 3 448 kg.

Obciążenie przy lądowaniu 246 kg/m².



Na rysunku: skok ze spadochronem przy odrzucalnym przodzie kadłuba.

„NENE" WE FRANCJI.

Znany silnik odrzutowy Rolls-Royce „Nene" jest obecnie konstruowany z licencji w zakładach Hispano-Suiza. Jak ostatnio podały pisma francuskie, na specjalnym pokazie zademonstrowano pierwsze silniki tego typu.

NA WYROST...

Na zamówienie Army Air Forces wytwórnia Wright skonstruowała gigantyczną hamownię dla silników mocy do 20 000 KM. Hamownia przeznaczona jest zarówno dla silników tłokowych, jak i odrzutowych.

O SZYBKOŚĆ DŹWIĘKU

Zakłady Bell zajmują się produkcją nowego samolotu do celów badawczych — XS—2. Od poprzedniego modelu XS — 1 — różni się on strzałowatym układem skrzydeł.

BOMBY PRZYJAŹŃ PRZYGODA

DR FERR

1) **Niemieckie więzienie w Kaliszu 28 maja 1943 roku**

Przyjacielu mój drogi i Kolego!

Piszę do Ciebie list więzienny, naprawde więzienny list.

Piszę, bo nareszcie posiadam nadzieje, że list ten trafi do Ciebie. W tej otchłani podłej niemczyzny znalazłem bowiem bratnią duszę, która list ten do Ciebie wyśle. Wiem, że czuje ona tak, jak ja. Więc wiem, że to co piszę, wyjdzie za grube mury, za okratowane okna, za odrutowane płoty i poza karabiny maszynowe w basztach i poza złowrogie błyski reflektorów.

Czy byłeś kiedykolwiek w więzieniu? Czy słyszałeś kiedykolwiek za oknami poszum wolnej, swobodnej, szeroko rozlanej rzeki?

Szum, słyszany zza okratowanych okien cel?...

W celi dusznej i ciasnej, przesiąkniętej oddechami współtowarzyszy...

W celi, w której zamknęło Cię Gestapo, najpierw ścigając Cię jak psa, a później jak psa bijąc...

Za co? Dlaczego?

Czy oni chociaż wiedzą za co?!

Zbiry te niezdolne są cokolwiek czuć. Więc nocą, bez światła, na podrzuconym skrycie przez bratnią duszę papierze i przemycanym przez nią ołówkiem, piszę do Ciebie, mój przyjacielu list, bo wiem, że jeszcze znajdujesz się na wolności i wiem, że jeszcze kiedyś będziesz latał.

Piszę, bo chcę nareszcie przed kimś otworzyć swoje serce, bo chcę nareszcie wypowiedzieć to, co mnie po nocach najwięcej męczy, zwłaszcza po takich majowych, księżycowych nocach, po upalnym, dusznym i parnym dniu...

Zastanów się i pomyśl, czy byłeś kiedy w takiej sytuacji, ażeby nocą, w ciemnym i ciasnym pokoju pisać, nie widząc co piszesz, nie widząc tego, co już napisałeś?

Za oknami widać cienie oświetlonych księżycem drzew. W celi wszyscy śpią.

A ty siedzisz i piszesz.

Próbowałeś kiedyś tak pisać?

Bo ja próbuję pierwszy raz. Próbuję właśnie pisząc ten list.

List lotniczy.

Wiem, że kochasz lotnictwo tak, jak ja.

Tylko jesteś w szczęśliwszej sytuacji, bo możesz chociaż nań patrzeć i z nim współżyć. Podczas, gdy ja mogę jedynie o nim marzyć, a tylko w nocy bez świateł i ludzi mogę o nim pisać!

I na pewno nawet nie wiem, czy to, co piszę, dojdzie do Ciebie.

Ale na przekór wszystkiemu piszę. Bo muszę!

Kocham lotnictwo. Musi to być potęż-
nie zaraźliwa.
ne uczucie i musi ono być wywoływane przez jakiś niewidzialny, może przesączalny zarazek. Bo choroba ta, zresztą wcale miła i przyjemna, jest okrop-

Jest zaraźliwa przez kontakt, przez samo oglądanie samolotu, czy to na ziemi, czy w powietrzu, jest zaraźliwa przez słuch, przez sam szum motoru, lub bardziej przez zgodny szum kilku motorów, który już przyprawia o emocyjny dreszcz...

Słyszysz?

— Gdzieś w powietrzu słychać silnik!

Słychać jego dudniący, miarowy gang — jego duszę huczącą.

Słychać jak potężnieje i rośnie.

bicie zegara na wyniosłej ratuszowej

Słyszę go tutaj w celi zupełnie wyraźnie. Wpływa przez otwarte okno, napełnia swym gwarem całą celę. Nawet wieży nie zagłusza go.

Nasila się; potężnieje; prawie już dudni.

Słyszysz: drżą liście kasztanów za oknem?...

Słyszysz: poświata księżyca rytmicznie drga?...

Teraz na pewno musisz go słyszeć! Bo kochasz go tak, jak ja!

Już drżą szyby okienne... szkło zaczyna brzęczeć... już w pokoju pełno jest tego dźwięku!...

Wdrapię się na okno; może w seledynowym blasku księżyca zobaczę czarny cień skrzydeł i kolorowe błyski jego motorów...

Leci! Wspaniale! Wspaniale!



Szeroko rozpostarł skrzydła nad dachami domów, tuż za skrzydłami rozbłyski: czerwone, pomarańczowe, niebieskie, zielone, krótkie a wybuchające, szybkie a jaskrawe, tak samo jak jego rytmiczny gang zmienne, tak samo pulsujące i tak samo wdzierające się w duszę, jak jego odgłos!

Dlaczego nie mogę być razem z nim?! Dlaczego nie mogę siedzieć tam razem z tymi skrzydłami w księżycowej nocy i razem z tymi dygoczącymi motorami?

Dlaczego wolą swoją nie mogę tym żelaznym ptakiem kierować?!...

Dlaczego nie wolno mi pieścić rozpaloną dłonią drążka sterowego i nie mogę czuć oporu stóp w pedałach?... Dlaczego nie wolno mi stopić się z nim w jedną organiczną całość?...

Bo ja muszę siedzieć w ciemnościach, **w zamknięciu, w dusznej i brudnej, aresztanckiej celi!**

Wolno mi tylko bezkarnie patrzeć na ciężką platynę tarczy księżycowej i rozigranymi do ostateczności nerwami oraz napiętą wyobraźnią wolno mi wybiegać poza kraty i tylko współdrgać z szumem motoru. Ale sądzę, kochany i drogi mój przyjacielu i kolego, że jeszcze nadejdzie czas, kiedy i ja i ty spotkamy się w powietrzu.

Sądzę, a nawet wierzę, że razem będziemy **stać na zielonym, szerokim** polu lotniska, w blasku słońca i w podmuchach prawdziwego wiatru i będziemy chłonąć w siebie duszą i ciałem, okiem i słuchem — wszystkimi nerwami ten grzmot, czy ryk; tę wspaniałą pieśń startującej maszyny.

Wierzysz mi? Prawda?...

Na pewno przyjdzie taki czas!

Przestań myśleć o tym, że to są niespełnione marzenia! Przestań myśleć o tym, czy to jest możliwe.

Bliższy może jesteś tej chwili ode mnie.

Chociaż ja również żyję nadzieją, że może jutro, że może pojutrze, może za tydzień, za dwa, za miesiąc, czy miesiące nadejdzie i dla mnie czas i przyjdzie wyzwolenie!

I ja również żyję tą nadzieją, że kiedyś usiądę za sterem, a o maszynie przestanę śnić!

Kochany mój przyjacielu!

Wierz mi, że tęsknię, bo choruję na tę nieuleczalną chorobę. Bo nawet pragnę chorować, bo wiem, że chorował już będę stale i wciąż i że z tą chorobą będzie mi dobrze!

To nic, że niektórzy z naszych znajomych dziwią się, a może śmieją, a może drwią nawet...

Jakże są ubodzy!

Ubodzy w przeżycia niezapomniane, jedyne przeżycia, jakich nigdy potem już nie będzie, ubodzy w rozkosz samodzielnego lotu!

Wiem, że się ze mną zgadzasz!

Wiem, że i inni nasi wspólni przyjaciele zgadzają się z nami. I to mnie napawa otuchą i nadzieją, bo przecież im więcej nas będzie takich, to cały świat będzie stał przed nami otworem!

Pomyśl: cały świat!

I nie dziw się, że taki list piszę do Ciebie. Taki rozhisteryzowany, że w nocy... Że po ciemku... Że tylko w odblaskach księżyca... Że w tę majową ciepłą noc...

I nie dziw się, że piszę ten list z ogromną przyjemnością.

Wiem, że i Tobie sprawi on rozkosz!

A mnie, nawet gdybyś go nie otrzymał, będzie lżej na duszy, że chociaż w liście się wypłaczę i lżej mi będzie czekać na... uwolnienie.

Twój Bolek

(dalszy ciąg nastąpi)

Z Kraju

PO ŚWIĘCIE LOTNICTWA

Tegoroczne Święto Lotnictwa miało imponujący przebieg: bardzo uroczyście obchodzono je w całym kraju. Imprezy i pokazy lotnicze — przeprowadzane przez lotnictwo wojskowe, Ligę Lotniczą, Aerokluby Regionalne, P.L.L. „Lot" oraz różne ośrodki szkoleniowe lotnictwa cywilnego — zgromadziły na lotniskach rekordową ilość widzów.

Według pobieżnych obliczeń, w święcie wzięło udział około 1,5 mil. widzów. I tak: w Łodzi 250 000, w Warszawie 150 000, w Poznaniu 100 000, w Krakowie 100 000, w Bydgoszczy 120 000, w Gdańsku 70 000, w Radomiu 50 000, w Katowicach 50 000, we Wrocławiu 30 000, w Lublinie 25 000, w Bielsku 5 000 itd.

Całkowity dochód, uzyskany ze sprzedaży biletów wstępu i loterii, obliczony jest na sumę około 2,5 milionów zł.

Suma ta, po pokryciu kosztów imprezy, zostanie przekazana Komitetowi Wykonawczemu Naczelnej Rady Odbudowy Stolicy, która sumę tę przeznaczy na
Nakładem Wojskowego Instytutu Geo-
odbudowę zniszczonych obiektów lotniczych w Warszawie.

Dochód pieniężny w poszczególnych miastach przedstawiał się następująco: w Warszawie — 1 000 000 zł, w Bydgoszczy — 791 000 zł, w Łodzi — 600 000 zł, w Poznaniu — 385 000 zł, w Bielsku — 100 000 zł, w Lublinie 82 000 zł, w Modlinie — 40 000 zł, w Dęblinie — 17 000 zł itd.

Cyfry te są dowodem masowego udziału całego społeczeństwa, które doceniając znaczenie Święta licznie stawiło się, ażeby jeszcze raz zadokumentować, jak drogim jest mu rozwój polskich skrzydeł.

SZYBOWISKO W PIŃCZOWIE

Dnia 30 sierpnia br. na szybowisku w Pińczowie ekipa szybowcowa, złożona z kierownika tejże szkoły ob. Gajdy Stanisława oraz instruktorów — pilotów ob. ob. Gajosa, Apostołowicza i Kas'ńskiego, przeprowadziła badania zachodniego zbocza tegoż szybowiska. Jak wynika z przeprowadzonych tu badań i dokonanych kilkugodzinnych lotów na szybowcu Grunau Baby — zbocze to nadaje się do treningowych lotów żaglowych.

Do tego czasu do lotów żaglowych wykorzystane były zbocza z kierunków południowych i północnych. Obecnie można będzie wykorzystać silne i dość częste wiatry z kierunku zachodniego.

SZKOLENIE SZYBOWCOWE W FORDONIE

Miesiąc sierpień zaznaczył się w Ośrodku Szkolnym Szybownictwa w Fordonie następującymi wynikami:

Wykonano lotów szybowcowych (z gumy) — 1 218 w czasie 4 h 26'55; (z wyciągarki) — 496 w czasie 12 h 56'17; (za samolotem) — 26 w czasie 22 h 06.

W tym kat. „A" pilota szybowcowego uzyskało 27 osób.

Podkat. „B" także 27 osób.

Nadano jedną kategorię „D". Ukończono kurs lotów za holem (4 pilotów). Przeprowadzono trening dla 5 pilotów szybowcowych.

PIERWSZY POLSKI FILM LOTNICZY.

Na posiedzeniu Centralnej Komisji Organizacji Święta Lotniczego w dniu 5.8. br. — Spółdzielnia Pracy Fotografów pod nazwą „Gromada" zdecydowała się do nakręcania filmu pt. „Młode Skrzydła". Prace przy nakręcaniu poszczególnych scen odbywać się będą przy pomocy lotnictwa wojskowego, które ze swej strony udostępni Wytwórni dokonywanie zdjęć w różnych ośrodkach lotniczych.

Transport filmowców odbywać się będzie na samolotach wojskowych typu „Douglas".

KOMUNIKACJA LOTNICZA Z JUGOSŁAWIĄ

Dnia 28.8 odbyło się w stolicy Jugosławii, Belgradzie podpisanie konwencji lotniczej pomiędzy Polską a Jugosławią. Umowę ze strony Polski podpisał Ambasador R. P. w Jugosławii J. K. Wende, a z ramienia Jugosławii minister komunikacji Desie.

MAPY LOTNICZE

graficznego (W.I.G.-u) ukazały się już w sprzedaży 3 odcinki (Warszawa, Gdańsk i Szczecin) mapy Polski (1:500000) w cenie 200 zł za odcinek.

Całość mapy obejmie 12 odcinków, które ukażą się do końca br.

Zamówienie kierować należy pod adres: „Wojskowy Instytut Geograficzny" — Warszawa, Al. Jerozolimskie Nr 91. Wojsko korzysta przy zakupie map z 50 proc. zniżki.

SZYBOWCOWY OBÓZ TRENINGOWY

W kilka dni po powrocie naszej ekipy szybowcowej ze Szwajcarii, odbyło się zebranie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, na którym m. in. poruszono aktualne zagadnienie naszych przygotowań do udziału w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych, organizowanych przez F.A.I. w roku przyszłym.

W związku z tym postanowiono, że jeszcze w roku bieżącym w terminie od dnia 15.9. — 30.9. odbędzie się obóz treningowy w szkole szybowcowej Żar, w którym będzie brało udział 20 pilotów szybowcowych. Obóz treningowy będzie posiadał charakter eliminacji.

NOWY SILNIK MODELARSKI KRAJOWEJ PRODUKCJI

Jak się dowiadujemy, Kazimierz Wodniczak, zwycięzca z Zawodów w Kobylnicy w kategorii modeli z napędem silnikowym, rozpoczął seryjną produkcję silników modelarskich typu Diesla.

Dane silnika „WOKAS — 1" przedstawiają się następująco:

pojemność	2,58 cm^3
średn. tłoka	13 mm
skok	18 mm
ciężar całkowity	170 g.

Bliższych danych udziela konstruktor Wodniczak — Ostrów Wlkp., Plac 23 Stycznia 4.

W najbliższych numerach SiM-u postaramy się zamieścić dokładniejsze dane i rysunki nowego silnika.

AEROKLUB WARSZAWSKI

W dniu 11 bm. odbyło się zebranie Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Warszawskiego. Na zebraniu przedyskutowano sprawę zorganizowania wewnętrznych zawodów szybowcowych w ramach krajowych zawodów juniorów, oraz plan treningów szybowcowych sekcji. Rozpoczęcie treningów umożliwione zostało energiczną postawą nowego kierownictwa sekcji, które wespół z kilku członkami sekcji skompletowało, bądź też doprowadziło do stanu używalności już posiadany sprzęt i postawiło sobie za cel prześcignięcie w żywotności (czyli wprost: w lataniu) sekcji motorowej, która jak dotąd wykazuje największą ruchliwość.

Treningi szybowcowe odbywać się będą na lotnisku Aeroklubu i wypełnią trzy dni powszednie w tygodniu, oraz wszystkie lotne niedziele.

Że zapowiedzi kierownictwa sekcji nie są gołosłowne, świadczy zorganizowany w niedzielę (14 bm.) w ośrodku szkoleniowym Milłosna trening eliminacyjny szybowników A. W. Został on przeprowadzony przez instruktorów ośrodka przy obserwacji instruktorów sekcji i miał na celu utworzenie grup treningowych, w zależności od zaawansowania pilotów.

Chociaż treningi sekcji obejmują tylko pilotów szybowcowych od kategorii „B" począwszy, przy czym za warunek stawia im się wylaszowanie na „Grunaukę" za wyciągarką, nie znaczy to jednak, że o mniej zaawansowanych członkach sekcji zapomniano. W porozumieniu z ośrodkiem szkoleniowym Miłosna, uruchomione zostaną na tamtejszym szybowisku w najbliższych dniach treningi dojazdowe, które pozwolą zainteresowanym na osiągnięcie poziomu wymaganego do uczęszczania w treningach sekcji na lotnisku.

Radykalny zryw sekcji szybowcowej z martwego jeszcze do niedawna punktu powitać należy z uznaniem, a sprężynom tego zrywu w osobach ob. ob. Millera, Kopińskiego, insp. Szydłowskiego i innych można pogratulować życząc im jak najpomyślniejszych wyników.

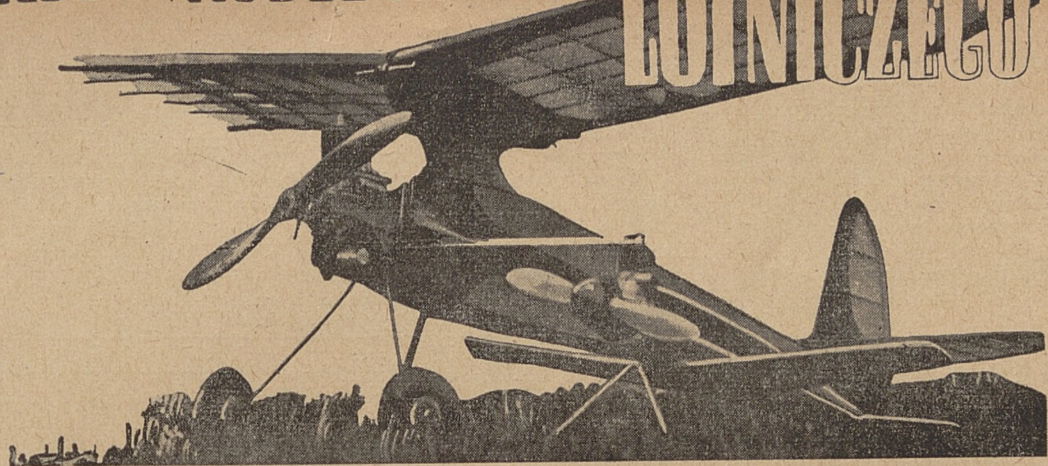
KURS SPADOCHRONOWY I MOTOROWY

Z dniem 1 października br. rozpoczyna się przy Stołecznym Komitecie OM TUR kurs spadochronowy I stopnia. Kurs będzie się odbywał w gmachu Stołecznego Komitetu OM TUR w Warszawie przy ulicy Mokotowskiej 24 w godz. 18—21-ej.

Zapisy przyjmuje się codziennie w Wydziale Stołecznego Komitetu OM TUR pod w/w adresem w godz. od 10 — 16-tej. Opłata za kurs wynosi 300 zł, płatne przy zapisie.

Od 1.IX. 47 r. przyjmowane są orientacyjne zapisy na teoretyczny kurs wyszkolenia lotniczego motorowego, który będzie zorganizowany w pierwszych miesiącach 1948 roku pod warunkiem, że zbierze się wymagana ilość chętnych. Od kandydatów na teoretyczny kurs motorowy wymagane jest zaświadczenie ukończenia co najmniej kat. B szybowcowej.

SZKOŁA MODELARSTWA LOTNICZEGO



IV. SZYBOWIEC NR 3 I NAUKA WYKONYWANIA RYSUNKÓW

Do tej pory podawaliśmy rysunki modeli papierowych w skali 1:1, naturalnej wielkości. Wystarczyło przekalkować rysunek na brystol i mieliśmy gotowy model. To były jednak prace wstępne.

Obecnie musimy się zapoznać z metodą rysowania modelu według wymiarów, podanych na planie. Ułatwi nam to dalszą pracę, gdyż modele będą coraz większe i nie sposób będzie podawać je w naturalnej skali. Podobnie zresztą jest w technice. Trudno byłoby rysować duży samolot czy most w skali 1:1. Do tego celu służy rysunek techniczny odpowiednio zmniejszony, dokładnie zwymiarowany i pozwalający na odtworzenie przemyślanej konstrukcji. I jeszcze jedna, najważniejsza sprawa: szanujący się inżynier czy technik nigdy nie kalkuje rysunku, ale rysuje go według wymiarów. Ufa jedynie liczbom, które są nieomylne, a nie konturom rysunku, który przecież zawsze posiada pewną niedokładność. W ten sam sposób i my będziemy również postępowali — wierząc jedynie wymiarom i według nich wykreślając nasze modele.

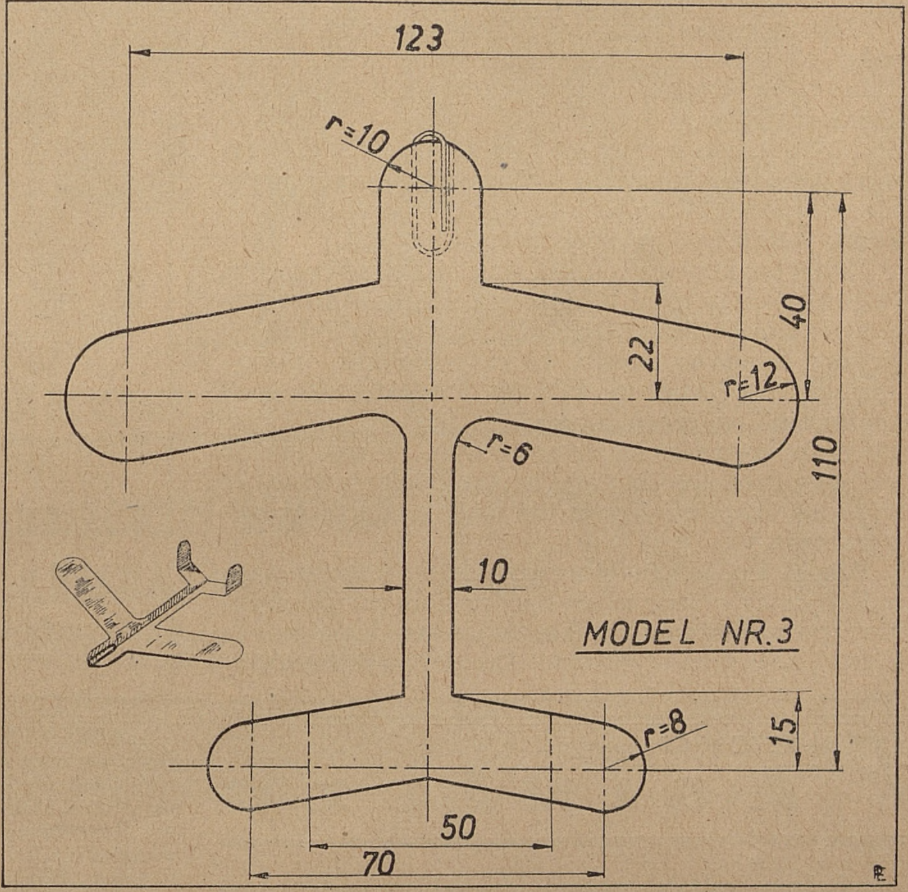
Na rysunku widzimy prosty model szybowca — wycinankę, którego wykonanie nie zabiera więcej czasu jak 10 minut, ale chcąc go zrobić musimy wprzód wykreślić model w skali 1:1, na czystym kawałku brystolu czy na sztywnej okładce zeszytowej.

Rysunek obrazuje model całkowicie zwymiarowany, oraz widok perspektywiczny gotowego szybowca. Jak zabrać się do roboty, aby odtworzyć dokładnie kontur modelu w skali 1:1? Przede wszystkim przygotowujemy narzędzia pracy. A więc: ołówek (najlepiej numer 3), cyrkiel, trójkąt i linię z podziałką milimetrową; wszystkie wymiary na rysunkach technicznych podaje się w milimetrach — nie ma więc potrzeby pisać przy liczbach wymiarowych literek mm.

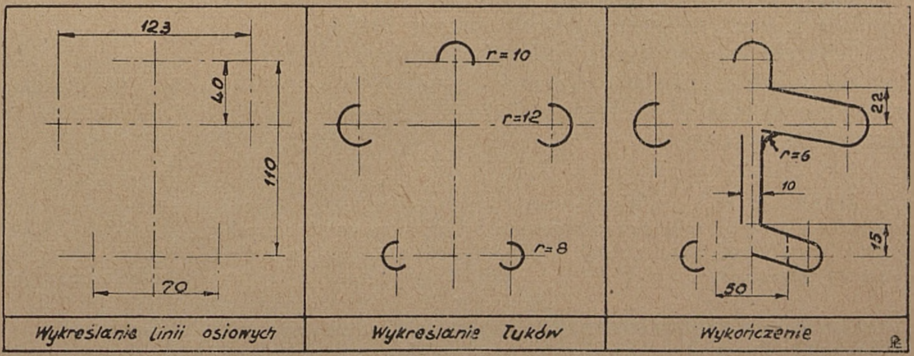
Kolejne fazy wykreślania rysunku wykonawczego pokazane są na szkicu 2.

Pracę rozpoczynamy od wykreślenia linii osiowych (kropka — kreska). Kreślimy najpierw pionową, odmierzając przy pomocy miarki odległość 110 mm i zaznaczając ją kreską. Następnie kreślimy prostopadłe linie osiowe, posługując się trójkątem. W odległości 40 mm od górnej linii rysujemy równoległą oś łuków skrzydła, na której zaznaczamy odległość 123 mm. Na dolnej linii odmierzamy odcinek 70 mm, biorąc w cyrkiel po 35 mm od pionowej linii osiowej.

„Szkielet" naszego rysunku mamy gotowy. Można obecnie przystąpić do wykreślania łuków. Na rysunku podane są wszystkie wymiary promieni, które



Rys. 1. Model szybowca - wycinanka



Rys. 2. Kolejne fazy wykonywania rysunku

oznaczono tak, jak to jest przyjęte w technice literką małą r (radius oznacza promień).

Na przecięciu osi pionowej z górną linią prostopadłą mamy podany promień łuku równy 10 mm. Wymiar ten bierzemy (jak to się mówi) w cyrkiel i zataczamy łuk, opierając nóżkę cyrkla na przecięciu się obu osi. Tak samo postępujemy ze wszystkimi łukami podanymi na rysunku, zwracając uwagę na podany promień.

Obecnie możemy przystąpić do wykończenia rysunku. Od środkowej linii poziomej odmierzamy 22 mm; będzie to miejsce zejścia się skrzydeł z kadłubem. Od tego punktu kreślimy prostą do uprzednio narysowanego łuku. Równoległa do przedniej krawędzi skrzydła da nam obrys prawego płata. Dwie linie równoległe do osi pionowej, kreślone od łuku 10 mm, wyznaczają kształt przedniej części kadłuba. Dwie równoległe do osi pionowej (w odległości po 5 mm) wyznaczają grubość kadłuba. Odkładając wymiar 25 mm od osi pionowej, otrzymamy miejsce zagięcia statecznika wysokości w dwa stateczniki kierunku.

W ten sposób otrzymaliśmy wierny rysunek naszego modelu. Wystarczy obecnie zagiąć kadłub wzdłuż linii osiowej i podgiąć stateczniki kierunku, aby otrzymać dobrze latający szybowiec. Wyważanie i regulację przeprowadzamy w sposób omówiony przy modelu Nr 1.

Nie należy zniechęcać się niepowodzeniami w czasie kreślenia; staranność w odmierzaniu wymiarów i dokładne postępowanie według podanych wskazówek, zapewnią sprawne wykreślenie rysunku.

Przyszły konstruktor musi umieć rysować!

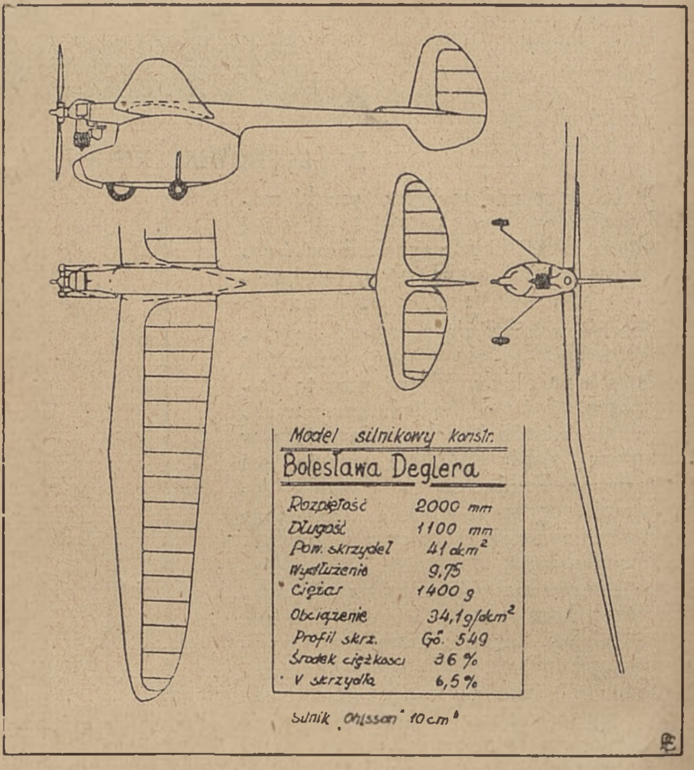
(d. c. n.)

NAJCIEKAWSZE KONSTRUKCJE
II Ogólnopolskich Zawodów Modelarskich
II.
MODEL WYCZYNOWY BOLESŁAWA DEGLERA.

Jest to model silnikowy, skonstruowany w 1936 roku na Zawody Ogólnopaństwowe we Francji. W zawodach tych B. Degler występował jako reprezentant Algieru.

Model ten o wybitnych własnościach szybowcowych zdobyłby wówczas pierwsze miejsce, gdyby nie przypadek. Czas lotu ograniczony był do 20 sekund, podczas gdy Degler miał 21 sekund.

Model ten konstrukcji mieszanej z przewagą balsy jest pokryty cienkim fularem. Do napędu zastosowano silnik 10 cm³ Ohlssona. Nowością było oryginalne składane śmigło, które wzbudzało olbrzymią sensację nawet we Francji. Pismo „L'Air pour les Jeunes" wyrażało pogląd, że tego rodzaju śmigło może się rozlecieć w powietrzu. Jednak jak do tej pory działa doskonale, a pan Degler uważa, że wypadek eksplozji śmigła nie może nastąpić w żadnym razie.



Model ten, jak to obserwowaliśmy na zawodach w Kobylnicy odznacza się bardzo dobrym planowaniem po wyłączeniu silnika, bijąc w locie na odległość, najlepsze szybowce. Do ciekawych rozwiązań technicznych należy doskonałe łączenie skrzydeł, (pomysłu konstruktora), zapewniające 100 proc. bezpieczeństwo w locie i lądowaniu.

Poczta Lotnicza

Z numerem dzisiejszym wznawiamy druk naszej „Poczty Lotniczej". Przerwa w jej ukazywaniu się spowodowana była brakiem miejsca w piśmie. Brak „Poczty Lotniczej" odczuli Czytelnicy nasi bardzo dotkliwie, o czym świadczy cały szereg listów.

Piszcie więc do nas, drodzy Czytelnicy, a postaramy się udzielać dokładnych rad i wskazówek, postaramy się wyjaśniać Wasze wątpliwości i odpowiadać na wszystkie pytania. (RED)

DANUTA P. — „Wspomnienie" należy zebrać „długą, specjalnie w tym celu skonstruowaną łyżką i po ostatecznych oględzinach" (jak pisze autor) włożyć do kosza, jak twierdzi zdrowy rozsądek.

„AERONAUTA" z Nowego Targu. — 1. U. S. A. budują silniki zarówno własne, jak i z licencji („Merlin"). Wyliczenie wszystkich silników zajęłoby nam cały numer „SiM"-u. 2. Silnik Metro-Vick jest silnikiem angielskim. 3. Najsilniejszym jest Rolls-Royce „Nene" — (2 265 Kg siły ciągu). 4. Spośród wymienionych najszybszym jest „Thunderboltt", najzwrotniejszym „Hurricane".

OB. KUŹNIEWSKI ALEKSANDER — Tczew. — Szkoły kadetów nie ma. By zostać przyjętym do Oficerskiej Szkoły Lotniczej trzeba mieć ukończone 18 lat i maturę. Plany modeli latających możecie nabyć u nas w cenie: „Orlątko" — 10 zł, „Mucha" — 125 zł, „Rekin" — 230 zł.

OB. ZAPALSKI ANDRZEJ — Warszawa. Stałych lotów pasażerskich nad Warszawą nie ma.

OB. OSTROWSKI Z. — Łowicz. — Przepraszamy Was za przykrość, którą Wam wyrządziliśmy. Musicie jednak przyznać, że słuszność była po naszej stronie. Cena ulgowa kompletu „Skrzydlatej Polski" od Nr 5 z 1945 r. do Nr 3 z 1946 r. wynosi 60 zł. — Pisma „Espaces" za naszym pośrednictwem zaprenumerować nie można.

OB. RACZYŃSKI WOJCIECH — Łódź. — Wszelkie potrzebne Wam dane o polskich samolotach z przed 1939 r. możecie zaczerpnąć z cyklu „Samoloty polskie".

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej). Adres Kolportażu: W—wa, Aleje Jerozolimskie Nr 91. (Gmach W.I.G.).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa. Królewska Nr 2 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B—39302